

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

Pada bab ini penulis akan menerangkan mengenai isi dari hasil kajian yang penulis peroleh dari kajian penulis sendiri, guna memudahkan dalam bab pembahasan nantinya, sebagai landasan teori dari permasalahan yang penulis angkat, dibawah ini penulis merangkum subbab dari keseluruhan kajian pustaka ini diantaranya:

#### **A. Perjanjian Pengangkutan**

Pengangkutan sebagai alat fisik merupakan bidang yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena keduanya saling mempengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya mobilitas, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan bagi masyarakat.<sup>14</sup>

##### **1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan**

KUHPerdata memang telah mengatur definisi perjanjian dalam Pasal 1313, namun tidak mengatur definisi perjanjian pengangkutan. Begitupun dengan KUHD maupun Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran juga tidak memberikan definisi tentang KUHPerdata memang telah mengatur definisi perjanjian dalam Pasal 1313, namun tidak

---

<sup>14</sup> Aminah Siti, 2007, *Pelaksanaan Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Di Pt. Barwil Unitor Ships Service Semarang*, TESIS Program Studi Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro Semarang , Hal: 1

mengatur definisi perjanjian pengangkutan. Begitupun dengan KUHD maupun Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran juga tidak memberikan definisi tentang perjanjian pengangkutan, namun hanya mengatur kewajiban pengangkut dalam perjanjian pengangkutan.<sup>15</sup>

Menurut H.M.N Purwosutjipto berpendapat bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>16</sup>

## **2. Macam-Macam Pengangkutan**

Secara garis besarnya moda pengangkutan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:<sup>17</sup>

### **1) Pengangkutan Darat**

1. Pengangkutan melalui jalan (raya)
2. Pengangkutan dengan kereta api

### **2) Pengangkutan Udara.**

Transportasi udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan bandar udara atau lebih.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> Djafar Al Bram, 2011, *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku I): Pengertian, Asas-Asas, Hak Dan Kewajiban Para Pihak*, Jakarta: Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila (PKIH FHUP), Hal: 32

<sup>16</sup> Rahayu Hartini, 2012, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Penerbit Citra Mentari. Hal.4

<sup>17</sup> Aminah Siti, 2007, *Op.Cit*, Hal: 3

### 3) Pengangkutan Laut

Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut. Dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (yang selanjutnya disebut UU Pelayaran) menyebutkan pengangkutan laut yang digunakan suatu istilah angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.<sup>19</sup>

Pengaturan Pengangkutan perairan diatur dalam kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia, yaitu Buku II Bab V tentang Perjanjian Carter Kapal: Bab VA tentang Pengangkutan Barang dan Bab VB tentang Pengangkutan Penumpang. Peraturan undang-undang dalam KUHD Indonesia masih dinyatakan tetap berlaku Pengaturan pengangkutan. Ketentuan-ketentuan KUHD Indonesia sifatnya sebagai *lex generalis*.<sup>20</sup>

#### 1) Pengangkutan Orang atau Penumpang

Pengangkutan orang (penumpang) adalah kegiatan menaikkan orang ke atas kapal, mengantarkan ketempat tujuan dengan kapal, dan menurunkan orang / penumpang dari kapal ketempat tujuan.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Setiana Baiq, 2015, *Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara*, Jurnal Ilmiah WIDYA, Universitas Suryadarma, Hal: 103

<sup>19</sup> Ida Bagus Wisnu, 2016, *Op.Cit.* Hal: 21

<sup>20</sup> Abdulkadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, cet. IV, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal: 13

<sup>21</sup> *Ibid*

Dari ketiga macam moda angkutan tersebut diatas, pengangkutan melalui laut mempunyai peran yang sangat penting mengingat  $\frac{3}{4}$  luas dari permukaan bumi adalah berupa perairan. Peranan pengangkutan laut juga menjadi sangat penting di Negara/daerah yang berkepulauan, bersungai dan berdanau, bahkan untuk menghubungkan Negara satu dengan Negara lainnya.<sup>22</sup>

Pengangkutan laut juga paling banyak digunakan karena dapat memberikan keuntungan-keuntungan sebagai berikut :

- a. Biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya.
- b. Sanggup membawa penumpang sekaligus mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton.<sup>23</sup>

### **3. Sumber Hukum Pengangkutan di Laut**

Sumber hukum pengangkutan laut nasional dapat berupa: perundang-undangan, yurisprudensi dan hukum kebiasaan (dalam praktik pelayaran). Yang perlu mendapat perhatian khusus didalam mengkaji pengangkutan lewat laut adalah sumber hukum yang berupa perundang-undangan.

Sumber hukum yang berbentuk perundang-undangan antara lain adalah:

- a. Buku II KUHD yang mengatur tentang hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang terbit dari pelayaran.
- b. Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran

---

<sup>22</sup> Aminah Siti, 2007, *Op.Cit*, Hal: 3

<sup>23</sup> Anantyo Sendy, 2012, *Op.Cit*. Hal: 2

c. Beberapa keputusan menteri perhubungan dibanding pengangkutan laut, antara lain:

1) PM No. 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut

2) Peraturan Menteri (PM) No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan pelayaran

d. Dan ketentuan-ketentuan hukum yang berupa kebijakan pemerintah yang mengatur deregulasi angkutan laut.<sup>24</sup>

#### **4. Prosedur dan Syarat Pelayaran**

System dan prosedur pelayanan kapal, barang dan penumpang adalah tata cara pelayanan oprasional yang mengatur keluar atau masuk kapal, kegiatan bongkar muat, keluar atau masuk barang orang di pelabuhan, yang dilakukan untuk menjamin terselenggaranya ketertiban dan kelancaran kegiatan oprasional pelabuhan.<sup>25</sup>

Sesuai pasal 4 KM No. 21 Tahun 2007 Nahkoda atau pemimpin kapal wajib memberitahukan rencana kedatangan kapal dengan mengirim telegram Nahkoda (master cable) kepada kakanpel dan perusahaan angkutan laut nasional atau penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus atau agen umum atau sub agen serta memberikan imformasi berita cuaca kepada badan meteorology dan geofisika (BMG) setempat melalui stasiun

---

<sup>24</sup> Rahayu Hartini, 2012, *Op.Cit.* Hal. 110

<sup>25</sup> KM No 21 Tahun 2007 *Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang Pada Pelabuhan Laut yang diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan*, Pasal 1

radio pantai atau menggunakan faksimili dan sarana komunikasi lainnya dalam waktu paling singkat 1 x 24 jam sebelum kapal tiba dipelabuhan.<sup>26</sup>

Perusahaan angkutan laut nasional atau penyelenggara kegiatan kegiatan angkutan laut khusus atau agen umum atau sub agen setelah menerima pemberitahuan sebagaimana yang sudah di jelaskan di atas pada pasal 4 KM No. 21 Tahun 2007, mengajukan permintaan pelayanan kapal dan barang (BPKB) kepada kakanpel.

Kakanpel (Kepala Kantor Pelabuhan) setelah menerima pengajuan permintaan pelayanan akan melakukan penilikan terhadap dokumen kapal dan barang, menyusun rencana pelayanan serta menyiapkan fasilitas pelayanan pelayaran.<sup>27</sup>

a. Prosedur Pelayanan Untuk Keberangkatan Penumpang

- 1) Calon penumpang melalui pintu gerbang utama pelabuhan.
- 2) Penumpang dari kendaraan penumpang turun di terminal, melewati coridor menuju loket sesuai rambu/petunjuk.
- 3) Bagi penumpang kendaraan penumpang tidak perlu membayar tiket lagi karena tiket sudah mencakup tiket penumpangnya.<sup>28</sup>

b. Prosedur Pelayanan Untuk Kedatangan Penumpang dari Kapal

- 1) Penumpang yang tidak membawa atau mengendarai kendaraan turun melalui gangway, melewati ruang tunggu. Setelah itu

---

<sup>26</sup> KM No 21 Tahun 2007 *Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang Pada Pelabuhan Laut yang diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan*, Pasal 4

<sup>27</sup> *Ibid*, Pasal 5

<sup>28</sup> Erwanto, 2014, Studi Tentang Pelayanan Jasa Pt. Asdp Indonesia Ferry Dipelabuhan Penajam Kabupaten Penajam Paser Utara, Jurnal Ilmu Pemerintahan, Vol 2, No 3, Samarinda. Hal: 3052

langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah disediakan. Jika hendak menaiki taksi atau angkutan umum lainnya langsung menuju tempat parkir angkutan umum yang ada.<sup>29</sup>

2) Bagi penumpang yang membawa atau mengendarai kendaraan sendiri turun dari kapal bersama dengan kendaraannya (menaiki kendaraannya). Setelah itu langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah disediakan.

3) Bagi penumpang yang mengendarai angkutan penumpang turun bersama angkutan masing-masing (menaiki angkutannya). Setelah itu langsung menuju pintu keluar dari terminal yang telah disediakan.

Adapun syarat pelayaran menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 124 ayat (1) menyebutkan bahwa setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Selanjutnya, ayat (2) menyebutkan bahwa persyaratan keselamatan kapal meliputi material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal.<sup>30</sup>

Pada pasal 125 ayat (1) disebutkan bahwa sebelum pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya, pemilik atau galangan kapal wajib membuat perhitungan dan gambar rancang bangun serta data

---

<sup>29</sup> Ibid,

<sup>30</sup> I Ketut Mudana, 2014, *Peningkatan Pengawasan Keselamatan Angkutan Penyeberangan Lintas Palembang-Muntok*, Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog). Hal: 185

kelengkapannya. Dalam ayat (2) disebutkan bahwa pembangunan atau pengerjaan kapal yang merupakan perombakan harus sesuai dengan gambar rancang bangun dan data yang telah mendapat pengesahan dari menteri. Ayat (3) menjelaskan bahwa pengawasan terhadap pembangunan dan pengerjaan perombakan kapal dilakukan oleh menteri.<sup>31</sup>

Pasal 126 ayat (1) menyebutkan bahwa kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh menteri. Dalam ayat (2) disebutkan bahwa sertifikat keselamatan terdiri atas:

- 1) Sertifikat keselamatan kapal penumpang;
- 2) Sertifikat keselamatan kapal barang; dan
- 3) Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.<sup>32</sup>

Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi. Ayat (5) menyebutkan bahwa pemeriksaan dan pengujian serta penilikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.<sup>33</sup>

Selanjutnya, pasal 127 ayat (1) menjelaskan bahwa sertifikat kapal tidak berlaku apabila masa berlaku sudah berakhir, tidak melaksanakan pengukuhan sertifikat (endorsement), kapal rusak dan dinyatakan tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, kapal berubah nama, kapal berganti bendera, kapal tidak sesuai lagi dengan data teknis dalam

---

<sup>31</sup> I Ketut Mudana, 2014, *Op.Cit.* Hal: 185

<sup>32</sup> *Ibid*

<sup>33</sup> *Ibid*



sertifikat keselamatan kapal, kapal mengalami perombakan yang mengakibatkan perubahan konstruksi kapal, perubahan ukuran utama kapal, perubahan fungsi atau jenis kapal, kapal tenggelam atau hilang, atau kapal ditutuh (scrapping).<sup>34</sup>

Kemudian, sertifikat kapal dibatalkan apabila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat, ternyata, tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya, kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh secara tidak sah dijelaskan dalam ayat (2).<sup>35</sup>

Dalam Pasal 128 ayat (1) dijelaskan bahwa nakhoda dan/atau anak buah kapal harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya, dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Ayat (2) menyebutkan bahwa pemilik, operator kapal, dan nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.<sup>36</sup>

Pasal 129 ayat (1) menyebutkan bahwa kapal berdasarkan jenis dan ukuran tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal. Ayat (2) menjelaskan bahwa badan klasifikasi nasional atau badan klasifikasi asing yang diakui dapat ditunjuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal untuk memenuhi persyaratan keselamatan kapal.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> I Ketut Mudana, 2014, *Op.Cit.* Hal: 185

<sup>35</sup> *Ibid*

<sup>36</sup> *Ibid* Hal.186

<sup>37</sup> *Ibid*

Setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal dijelaskan pada pasal 130 ayat (1). Sementara itu, dalam ayat (2) disebutkan bahwa pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu. Pada ayat (3) dijelaskan bahwa dalam keadaan tertentu menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan yang ditetapkan dengan tetap memperhatikan keselamatan kapal.<sup>38</sup>

Pasal 131 ayat (1) menyebutkan bahwa kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perlengkapan navigasi dan/atau navigasi elektronika kapal yang memenuhi persyaratan. Dalam ayat (2) disebutkan bahwa kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya yang memenuhi persyaratan.

Sementara itu, pasal 132 ayat (1) menjelaskan bahwa kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan peralatan meteorologi yang memenuhi persyaratan. Dalam ayat (2) dijelaskan bahwa kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyampaikan informasi cuaca sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan. Pada ayat (3) menyebutkan bahwa Nakhoda yang sedang berlayar dan mengetahui adanya cuaca buruk yang membahayakan

---

<sup>38</sup> I Ketut Mudana, 2014, *Op.Cit.* Hal: 186

keselamatan berlayar wajib menyebarluaskannya kepada pihak lain dan/atau instansi pemerintah terkait.

## **5. Pihak-Pihak yang Terkait dalam Pengangkutan di Laut**

Dari segi hubungan hukum yang terjadi, sebenarnya didalam perjanjian pengangkutan hanya ada dua pihak secara langsung terkait memenuhi kewajiban dan memperoleh hak, yaitu pihak pengangkut yang berkewajiban pokok menyelenggarakan pengangkutan dan berhak atas biaya angkutan dan pihak pengirim dan/atau penumpang yang berkewajiban pokok membayar biaya angkutan dan berhak atas penyelenggaraan pengangkutan barangnya/ penumpang.<sup>39</sup>

Adapun pihak-pihak dalam pengangkutan di laut yang sekaligus bertanggung jawab atas keselamatan dan kelancaran pelayaran diantaranya adalah tugas dari Syahbandar dan Pemilik selaku pengusaha kapal diantaranya nahkoda, anak buah kapal.<sup>40</sup>

### **a. Pengusaha kapal**

Pengertian pengusaha kapal dapat dilihat dalam Pasal 320 KUH Dagang yang dirumuskan: "Pengusaha kapal adalah dia, yang memakai sebuah kapal guna pelayaran di laut dan mengemudikannya sendiri atau suruh mengemudikannya oleh seorang nahkoda yang bekerja padannya".<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Rahayu Hartini, 2012, *Op.Cit.* Hal: 18

<sup>40</sup> Nurmiati Muhiddin, 2016, *Efektivitas Perjanjian Kerja Laut Terhadap Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal (ABK)*, Vol.5, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Sawerigading Makassar. Hal: 67

<sup>41</sup> Nurmiati Muhiddin, 2016, *Op.Cit.* Hal: 67

Oleh karena praktek dalam dunia perkapalan makin lama makin banyak memperlihatkan keadaan, bahwa yang mengusahakan pelayaran tidak lain adalah para pihak pengusaha kapal, maka Pasal 320 KUHDagang diubah sedemikian rupa. Bahwa sekarang hanya diatur hal pemakai atau pengusaha kapal, dengan tidak dipedulikan apakah si pemakai itu adalah sipemilik kapal atau bukan, ataukah hanya seorang penyewa kapal. Berdasarkan hal tersebut pengusaha kapal dalam mengoprasikan sebuah kapal tidak bertindak sebagai: Pemilik kapal, Penyewa; atau Pencarter kapal.<sup>42</sup>

Bahwa usaha penyelenggaraan angkutan pelayaran hanya terdiri atas 2 usaha pelayaran yaitu: Usaha Pelayaran Dalam Negeri dan Usaha Pelayaran Luar Negeri.<sup>43</sup>

Kemudian untuk menjalankan perusahaan pelayaran di tentukan syarat-syarat sebagaimana dinyatakan dalam Keputusan Menteri Nomor 79 Tahun 1988 tentang 'Tata Cara Permohonan dan Pemberian Izin Usaha Pelayaran' pada Pasal 2 menyebutkan bahwa:

1. Merupakan Badan Usaha Milik Negara termasuk Badan Usaha Milik Daerah yang salah satu usahanya adalah angkutan laut, atau Badan Hukum Indonesia yang berbentuk PT yang didirikan Khususuntuk usaha ini.
2. Memiliki atau menguasai sekurang-kurangnya sebuah kapal laut yang baik berbendera Indonesia,

---

<sup>42</sup> Nurmiati Muhiddin, 2016, *Op.Cit*, Hal: 67

<sup>43</sup> *Ibid*, Hal: 68

3. Bagi perusahaan pelayaran patungan antara pengusaha pelayaran nasional dengan perusahaan pelayaran asing, wajib memiliki sekurang-kurangnya sebuah kapal yang baik laut berbendera Indonesia.
4. Mempunyai Nomor Pembayaran Wajib Pajak (NPWP).

Persyaratan tersebut menunjukkan bahwa dalam hal pengoperasian kapal di laut oleh pengusaha kapal, ditegaskan "Kapal Harus Laik Laut" karena hal ini sangat penting untuk menjamin keselamatan kapal dalam pelayaran dan sekaligus menjamin keamanan dan keselamatan Para penumpang dan muatan yang diangkut.<sup>44</sup>

### **1) Nakhoda**

Nakhoda adalah pemimpin kapal, yang setiap ada peristiwa tertentu harus mengambil sikap dan bertindak sesuai dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan, sebagaimana diperlukan untuk melakukan tugasnya (Pasal 342 ayat (1) KUHD). Sebagai pemimpin kapal, Nakhoda harus mempertanggung jawabkan segala tindakannya terhadap kapal dan muatannya dalam segala peristiwa yang terjadi di laut.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Nurmiati Muhiddin, 2016, *Op.Cit*, Hal: 68

<sup>45</sup> Marthen Nober, 2015, *Tinjauan Yuridis Tanggung Jawab Nakhoda Dalam Pengangkutan Barang Di Laut*, Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion, Sulawesi Tengah. Hal: 1

Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan UUP 2008, adapun kewajiban-kewajiban itu adalah :

- a) Nakhoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal. Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang-orang lain karena kesegajaan atau kesalahan yang besar sebagaimana dimaksud pada Pasal 342 ayat (1) KUHD, lalu pada Pasal 135 UUP 2008 menegaskan bahwa oleh sebab itu, seorang Nakhoda wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.
- b) Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan-ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Tidak dibenarkan Nakhoda menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah dilengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud pasal 343 KUHD;
- c) Dalam hal terjadinya seorang penumpang meninggal dunia dalam pelayaran, maka Nakhoda wajib merawat barang-barang

dari penumpang yang meninggal, dan dia harus membuat atau menyuruh membuat suatu daftar mengenai perincian dari barang-barang tersebut dengan disaksikan dan ditanda tangani oleh Nakhoda sebagaimana diatur dalam Pasal 346 KUHD.

d) Nakhoda wajib menyimpan dan merawat semua surat-surat atau sertifikat-sertifikat yang harus ada di kapal, seperti pas kapal, surat ukur dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat yang mengenai kapalnya sampai pada hari keberangkatan dari suatu pelabuhan Indonesia, termasuk siji anak buah kapal, hal ini ditegaskan dalam KUHD pada Pasal 347.

e) Nakhoda diwajibkan menyelenggarakan buku harian kapal, yang mana di dalam buku ini memuat catatan-catatan tentang segala peristiwa-peristiwa penting yang terjadi selama dalam pelayaran. Buku harian ini terdiri dari sebuah buku yang sesuai dengan ukuran kapal, antara lain buku harian dek, buku harian mesin dan buku harian radio sebagaimana diatur dalam Pasal 348 KUHD. Pasal 141 UUP 2008. Buku harian sebagaimana disebutkan diatas diwajibkan untuk diisi, ditanggali dan ditandatangani oleh Nakhoda selaku pemimpin diatas kapal dan juga para awak kapal yang diberikan tugas untuk mengisi buku harian tersebut. Nakhoda diwajibkan melaporkan buku harian kapal yang dibuat kepada Syahbandar dan/atau atas permintaan

pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan/atau memberikan salinannya, dan apabila terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan permasalahan tersebut terbawa kedalam persidangan di pengadilan maka buku harian kapal ini dapat dijadikan alat bukti di persidangan.

- f) Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 138 ayat (3) UUP 2008 wajib menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan;
- g) Nakhoda wajib memasuki pelabuhan yang tidak berpihak yang paling dekat dan paling mudah untuk dimasuki, bila bendera kapal yang dibawanya tidak lagi bebas berlayar atau kapalnya berada dalam kepungan (Pasal 367-368 KUHD). Tindakan ini dimaksud agar kapal tersebut terselamatkan dari suatu upaya penghancuran atau penangkapan dari pihak lawan jika negaranya dalam keadaan berperang atau untuk menyelamatkan kapal tersebut dari daerah yang sedang terlibat konflik (berperang), dengan kata lain Nakhoda diperbolehkan melakukan penyimpangan rute pelayaran dengan alasan suatu tindakan penyelamatan atau untuk menolong jiwa manusia sesuai dengan batas kemampuannya, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 139 UUP 2008.
- h) Nakhoda berkewajiban untuk memperhatikan persediaan bahan makanan yang cukup baik dan mengatur tempat tinggal



bagi anak buah kapal yang sesuai dengan persyaratan kesehatan sebagaimana diatur dalam Pasal 438 ayat (2) dan 439 ayat (2) KUHD.

- i) Nakhoda wajib mengatur pekerjaan anak buah kapal sebaik-baiknya sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan umum yang dibuat oleh perusahaan pelayaran (pengusaha kapal), hal ini ditegaskan dalam Pasal 441 KUHD.
- j) Nakhoda setelah menyelesaikan tugasnya dalam suatu pelayaran, maka Nakhoda wajib menyerahkan semua dokumen-dokumen kapal (surat-surat dan sertifikat-sertifikat kapal) kepada perusahaan pelayaran (pengusaha kapal) dengan mendapat tanda terima sebagaimana disebutkan dalam Pasal 432 KUHD. Namun apabila akhir perjalanan /pelayaran tersebut bukanlah merupakan akhir dari perjanjian kerja laut Nakhoda, maka penyerahan dokumen-dokumen tersebut tidak perlu dilakukan, tapi jika Nakhoda langsung digantikan maka penyerahan dilakukan kepada penggantinya.<sup>46</sup>

Tugas nahkoda kapal yang diatur oleh peraturan dan perundang-undangan yaitu :

---

<sup>46</sup> Saputra Lazuradi, dkk, 2013, *Tanggung Jawab Nakhoda Kapal Cepat Angkutan Penyeberangan Terhadap Kelaiklautan Kapal Dalam Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran*, Vol 2, Jurnal Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Syiah Kuala, Aceh, Hal: 21

- a) Nakhoda sebagai Pemimpin dan Pemegang Kewibawaan Umum di Kapal (Pasal 384,385 KUHD serta Pasal 137 ayat (1) UUP 2008).

Nakhoda selaku pemimpin umum kapal, memiliki tanggung jawab untuk mengoperasikan kapal dalam menyeberangkan dan menghentikan kapal, membawa kapal ke tempat yang dituju dan juga mengurus kapal beserta penumpang dan muatan. Setiap orang yang ada di atas kapal baik itu penumpang maupun anak buah kapal itu sendiri wajib menuruti segala perintah dan peraturan yang dikeluarkan/dibuat oleh Nakhoda demi keselamatan dan keamanan di dalam pelayaran.

Nakhoda haruslah merupakan pembawa kapal yang cakap, selain itu Nakhoda juga merupakan koordinator dan administrator di dalam organisasi di atas kapal, sehingga norma-norma dan juga peraturan perundang-undangan dapat terlaksana sebagaimana mestinya agar misi utama dapat terwujud sesuai dengan tujuan.

Nakhoda berdasarkan kekuasaan yang dimiliki sebagaimana dijelaskan diatas, memiliki kewenangan dalam hal mengambil tindakan-tindakan pengamanan terhadap anak buah kapal maupun penumpang yang melanggar perintahnya.

- b) Nakhoda sebagai Penegak Hukum (Pasal 341 KUHD)

Di saat sedang melakukan pelayaran dan terjadi suatu peristiwa kejahatan di atas kapalnya maka Nakhoda tersebut

berwenang dan wajib menyelidiki atau mengusut peristiwa kejahatan yang terjadi di atas kapal, baik dugaan kejahatan yang dilakukan oleh penumpang ataupun dugaan kejahatan yang dilakukan oleh anak buah kapalnya sendiri.

c) Nakhoda sebagai Notaris.

Pada Pasal 947, 950 dan 952 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menegaskan bahwa Nakhoda dapat bertindak sebagai notaris dalam pembuatan surat wasiat seseorang di atas kapal.

d) Nakhoda sebagai Pegawai Pencatatan Negeri Sipil.

Apabila selama dalam pelayaran ada terjadi peristiwa kelahiran atau peristiwa meninggal dunia di kapal, maka Nakhoda harus membuatkan akta-akta pencatatan sipil yang bersangkutan di dalam buku harian kapal.

Kewenangan lain yang dimiliki oleh Nakhoda berdasarkan Pasal 357 KUHD ialah apabila dalam keadaan darurat, Nakhoda berwenang untuk mengambil bahan makanan atau barang makanan yang ada pada atau kepunyaan penumpang atau termasuk barang muatan dengan memberikan ganti rugi, untuk dipergunakan bagi kepentingan seluruh orang yang ada di atas kapal.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Saputra Lazuradi, dkk, 2013, *Op.Cit*, Hal: 23

## 2. Anak Buah Kapal (ABK)

Pengertian anak buah kapal dapat dilihat pada Pasal 1 (42) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi "Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda". Bertolak dari rumusan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa untuk mengusahakan pelayaran kapal harus ada daftar awak kapal (Monsterrol) yang dibuat dan disahkan oleh syahbandar. Kewajiban ini terdapat dalam Pasal 145 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu "Setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan". Harus dibuat suatu daftar dari semua orang yang melakukan dinas sebagai anak buah kapal dan pengawas yang berwenang dalam hal ini adalah syahbandar.<sup>48</sup>

Anak buah kapal wajib mentaati nakhoda atau pemimpin kapal secara tepat dan cermat dan dilarang meninggalkan kapalnya tanpa izin nakhoda atau pemimpin kapal. Hubungan hukum antara pengusaha kapal yang berkedudukan sebagai majikan dengan anak buah kapal yang berkedudukan sebagai buruh adalah didasarkan pada perjanjian kerja laut yang telah disepakati bersama.<sup>49</sup>

Untuk itu bagi anak buah kapal yang hendak bekerja di atas kapal, khususnya para perwira kapal dituntut memiliki

---

<sup>48</sup> Nurmiati Muhiddin, 2016, *Op.Cit*, Hal: 70

<sup>49</sup> *Ibid*

pengetahuan, ketrampilan dan keahlian dalam bidang masing-masing, agar dapat menjamin keamanan dan keselamatan kapal dalam pelayaran. Dengan demikian jelaslah bahwa anak buah kapal adalah buruh pada pihak pengusaha kapal yang berkedudukan sebagai perwira atau kelasi dan juga merupakan salah satu faktor bagi kelayakan kapal yang berlayar.<sup>50</sup>

### 3. Syahbandar

Dari segi aspek sumber daya manusia pentingnya peran syahbandar mengenai keselamatan dalam pelayaran, Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh UU Nomor 17 Tahun 2008 maka syahbandar memiliki tugas sebagai berikut:<sup>51</sup>

- a) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban dipelabuhan.
- b) Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan aluralur pelayaran.
- c) Mengawasi kegiatan alih muat diperairan pelabuhan.
- d) Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- e) Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
- f) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya.
- g) Mengawasi pengisian bahan bakar.

---

<sup>50</sup> Nurmiati Muhiddin, 2016, *Op.Cit*, Hal: 70

<sup>51</sup> Aguw Randy Y.C., 2013, Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari Uu Pelayaran No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Hal: 47

- h) Mengawasi pengerukan dan rekalmasi
- i) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka syahbandar memiliki fungsi, yaitu:<sup>52</sup>

1. Melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan perairan
2. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan
3. Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan serta kesyahbandaran.

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut: <sup>53</sup>

1. Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan.
2. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.
3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal.
4. Menerbitkan surat persetujuan berlayar.
5. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.
6. Melaksanakan sijil awak kapal.
- 7.

---

<sup>52</sup> Aguw Randy Y.C., *Op. Cit*, Hal:47

<sup>53</sup> *Ibid*

## **6. Pihak-Pihak yang Terkait dalam Pengangkutan di Laut**

Berdasarkan pasal 7 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, jenis angkutan laut terdiri atas : Angkutan Laut Dalam Negeri, Angkutan Laut Luar Negeri, Angkutan Laut Khusus, dan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

### **a. Angkutan Laut Dalam Negeri**

Adalah kegiatan angkutan laut yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut nasional atau dalam arti dilakukan dengan menggunakan batas-batas kedaulatan dalam negara. Pelayaran dalam negeri yang meliputi:

- 1) Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Radius pelayarannya  $> 200$  mil laut.
- 2) Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran  $500 \text{ m}^3$  dan Radius pelayarannya  $< 200$  mil laut atau sama dengan 200 mil laut.
- 3) Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar.

#### b. Angkutan Laut Luar Negeri

Adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut atau dalam artian dilakukan dengan pengangkutan di lautan bebas yang menghubungkan satu negara dengan negara lain. Pelayaran luar negeri, yang meliputi:

- 1) Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan;
- 2) Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke- dan dari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.

#### c. Angkutan Laut Khusus

Angkutan Laut khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.

#### d. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat

Adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor,



dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.<sup>54</sup>

## **B. Tinjauan Tentang Tanggung Jawab Kecelakaan di Laut**

Menurut kamus bahasa Indonesia, Kecelakaan berarti kejadian yang menyedihkan yang menimpa yang merupakan malapetaka atau bencana. Jadi, Kecelakaan kapal adalah peristiwa yang menyedihkan atau malapetaka / bencana yang menimpa kapal itu sendiri beserta awak dan muatannya.<sup>55</sup>

Adapun dampak dari kecelakaan kapal laut akan mengakibatkan hal-hal berikut:

1. Kematian/hilangnya nyawa seseorang, cedera/luka berat atas seseorang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau operasional kapal.
2. Hilangnya seseorang dari kapal atau sarana apung lainnya yang disebabkan karena atau berkaitan dengan kegiatan pelayaran atau pengoperasian kapal
3. Hilangnya atau menghilangnya sebuah kapal atau lebih.
4. Kerusakan material pada sebuah kapal atau lebih.
5. Kerusakan material pada sebuah kapal atau lebih.
6. Kandasnya atau tidak mampunya sebuah kapal atau lebih, atau keterlibatan sebuah kapal dalam kejadian tabrakan.
7. Kerusakan material/barang yang disebabkan karena atau berkaitan dengan, pengoperasian kapal.

---

<sup>54</sup> Ida Bagus Wisnu, 2016, *Op.Cit*, Hal: 22

<sup>55</sup> Thamrin, 2015, *Manajemen Keselamatan Maritim Dan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol (Zero Accident)*, Jurnal Ilmiah WIDYA. Hal: 111

8. Kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh rusaknya sebuah kapal atau lebih, atau berkaitan dengan pengoperasian kapal.<sup>56</sup>

Dari hasil data investigasi KNKT ( Komite Nasional Keselamatan Transportasi) jumlah kecelakaan pelayaran pada tahun 2010-2016 sebagai berikut:<sup>57</sup>

**Tabel 2.1**  
**Data Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tahun 2010 – 2016**

No	Tahun	Jumlah Kecelakaan	Jenis Kecelakaan				
			Tenggelam	Terbakar/Meledak	Tubrukan	Kandas	Lain-Lain
1	2010	5	1	1	3	0	0
2	2011	6	1	3	2	0	0
3	2012	4	0	2	2	0	0
4	2013	6	2	2	2	0	0
5	2014	7	2	3	2	0	0
6	2015	11	3	4	3	1	0
7	2016	15	4	4	3	2	2
Total		54	13	19	17	3	2
Presentasi		100 %	24 %	35 %	31 %	6 %	4 %

Sumber: Data KNKT Tahun 2017

Tingginya kasus kecelakaan transportasi laut yang ada di Indonesia yang terjadi selama ini harus menjadi perhatian semua pihak yang terkait, baik pemilik kapal, pemerintah, instansi yang terkait dan masyarakat yang berperan aktif dalam menanggulangi hal tersebut.

Untuk itu sangat perlu kesadaran untuk melaksanakan standar keselamatan baik untuk penumpang maupun crew kapal. Apabila baik

---

<sup>56</sup> Umayyah Siti, 2015, *Analisa Penyebab Kecelakaan Pada Kapal-Kapal Penyeberangan Jarak Pendek Dan Usulan Peningkatan Sistem Manajemen Keselamatannya*, Departemen Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia, Hal: 2

<sup>57</sup> Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran, 2016, *Data Investigasi Kecelakaan Pelayaran Tahun 2010 – 2016 (Database KNKT, 25 November 2016)*. Hal: 2

crew ataupun penumpang memiliki kesadaran untuk melaksanakan standar keselamatan dengan baik maka akan terjaminnya keselamatan serta keamanan seluruh penumpang dikapal.<sup>58</sup> Menurut konsep dasar keselamatan pelayaran, kapal yang hendak berlayar harus berada dalam keadaan laik laut (seaworthiness). Artinya, kapal layak untuk menghadapi berbagai resiko dan kejadian secara wajar. dalam pelayaran. Kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK)-nya. Kelaikan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Nakhoda dan ABK harus berpengalaman dan bersertifikat. Perlengkapan, store dan bunker, serta alat-alat keamanan memadai dan memenuhi syarat.<sup>59</sup>

Jika terjadi kecelakaan dalam pelayaran harus menjadi tanggung jawab seluruh pihak yang terkait dalam praktek pelayaran. Salah satu pihak yang turut bertanggung jawab dalam kecelakaan yang terjadi pada suatu kapal adalah Nahkoda ataupun awak kapal dari kapal tersebut. Dalam KUHD disebutkan dalam pasal 341 bahwa Nahkoda adalah pemimpin kapal. Sehingga sebagai pemimpin kapal, diharapkan Nahkoda dapat memenuhi pertanggung jawabannya seperti yang diisyaratkan oleh Undang-Undang.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> Umayyah Siti, 2015, *Op.Cit*, Hal: 2

<sup>59</sup> Etty R. Agoes, S.H., LL.M, 2005, *Laporan Akhir Tim Analisis Evaluasi Peraturan Perundang-Undangan Tentang Yurisdiksi Dan Kompetensi Mahkamah Pelayaran*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Hak Asasi Manusia RI Jakarta, Hal: 2

<sup>60</sup> William Andre, 2017, *Tinjauan Hukum Terhadap Pemberian Santunan Pada Penyandang Disabilitas Pada Kecelakaan Angkutan Laut (Studi Pada PT. ASDP Indonesia Ferry cabang Merak)*, Departemen Hukum Keperdatan BW, Universitas Sumatera Utara Fakultas Hukum Medan, Hal: 33

## 1. Jenis-Jenis Kecelakaan Transportasi Laut

Kecelakaan yang terjadi pada saat berlayar ada berbagai macam jenis dan faktor penyebabnya. Berikut akan dijelaskan terlebih dahulu Jenis-Jenis Kecelakaan, yaitu :<sup>61</sup>

### a. Tenggelam

Kapal tenggelam adalah peristiwa masuknya badan kapal sebagian atau seluruhnya yang mengakibatkan sebuah kapal tidak dapat lagi berlayar atau beroperasi. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang dimaksud dengan tenggelam ialah masuk terbenam didalam air.<sup>62</sup>

Peristiwa tenggelamnya sebuah kapal dapat disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu :

#### 1) Faktor Cuaca

Dalam sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal, cuaca sangat berpengaruh dalam kelancaran dan keamanan kegiatan pelayaran tersebut. Sering kali cuaca yang tidak mendukung menyebabkan terhambatnya ataupun mengganggu kegiatan pelayaran. Bahkan jika sebuah kapal melakukan pelayaran ditengah cuaca yang sedang buruk, akan menyebabkan kecelakaan.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> William Andre, 2017, Op.Cit, Hal: 116

<sup>62</sup> *Ibid*, Hal: 117

<sup>63</sup> *Ibid*

## 2). Human Error

Bagi sebuah kapal laut terutama sekali apabila sedang dalam pelayaran menyebrangi lautan, peranan dan keberadaan seorang nahkoda sebagai pejabat tertinggi yang memimpin dan bertanggungjawab atas keselamatan kapal dan segala sesuatu yang berada didalamnya, mempunyai arti yang sangat penting. Juga, setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal, termasuk perlengkapannya, serta pengoperasian kapal di Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.<sup>64</sup>

Maka dari itu Nahkoda dan/atau anak buah kapal harus memberitahukan kepada pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal apabila mengetahui bahwa kondisi kapal atau bagian dari kapalnya dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal.<sup>65</sup>

Terlebih anak buah kapal harus mematuhi juga menaati nahkoda secara cepat dan cermat. Terkadang anak buah kapal mengabaikan perintah yang diberikan oleh Nahkoda kapal untuk memeriksa perlengkapan serta kelengkapan untuk menunjang kelancaran pelayaran. Serta para anak buah dari Kapal tersebut sering kali mengambil jalan keluar yang tidak di kordinasikan terlebih dahulu

---

<sup>64</sup> William Andre, 2017, Op.Cit, Hal: 118

<sup>65</sup> *Ibid*

dengan Nahkoda mengenai keadaan mesin yang rusak atau kapal yang tidak layak untuk berlayar. Peristiwa seperti itulah yang banyak menyebabkan tenggelamnya kapal yang disebabkan oleh keadaan kapal yang kurang layak untuk melakukan pelayaran, akibat kelalaian dari anak buah kapal ataupun Nahkoda kapal.<sup>66</sup>

Adapun yang menyebabkan sebuah kapal dapat tenggelam akibat sang Nahkoda kapal tidak menghiraukan kapasitas penumpang dan barang pada kapalnya tersebut. Akibatnya kapal tidak dapat menahan kapasitas yang berada didalamnya.<sup>67</sup>

Seperti yang dialami oleh pelayaran yang dilakukan 28 Desember 2006, 20.00 WIB sebuah kapal yang bernama KM Senopati Nusantara ini berangkat dari Teluk Kumai, Kalimantan Tengah menuju Semarang, Jawa Tengah tenggelam, kapal ini berjensi roro seperti KMP Tri Star 1 tetapi dengan ukuran dan kapasitas yang lebih besar.<sup>68</sup>

Dari data yang ada pada mahkamah pelayaran, diketahui bahwa penyebab terjadinya tenggelamnya kapal KM Senopati Nusantara ini diantaranya 20% faktor manusia, 30% human error, yang salah satunya adalah tiadanya jaminan keselamatan yang

---

<sup>66</sup> William Andre, 2017, Op.Cit, Hal: 118

<sup>67</sup> *Ibid*, Hal: 119

<sup>68</sup> Benny Agus Setiono, 2010, *Pengaruh Safety Equipment Terhadap Keselamatan Berlayar*, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan, Surabaya. Hal: 74

memadai. Selain itu faktor cuaca yang buruk menjadi penyebab utama kecelakaan kapal ini, menurut laporan kondisi cuaca yang buruk dan pukulan ombak setinggi 5-6 meter diduga menjadi penyebab utama musibah yang merenggut ratusan jiwa manusia dari kapal yang dirancang bertahan terhadap tekanan gelombang setinggi 3-4 meter.<sup>69</sup>

#### **b. Terbakar**

Kecelakaan yang selanjutnya yaitu kebakaran yang di alami oleh sebuah kapal. Kecelakaan ini jarang terjadi pada saat pelayaran, lebih sering kecelakaan ini terjadi pada saat sebuah kapal sedang bersandar di pelabuhan. Kebakaran pada sebuah kapal dapat disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu :<sup>70</sup>

- 1) Korseleting listrik yang terjadi pada komponen-komponen mesin yang berguna untuk menjalankan motor kapal tersebut.
- 2) Sabotase yang dilakukan oleh pihak-pihak tertentu, dengan tujuan tertentu,
- 3) Kondisi kelistrikan kapal yang tidak layak lagi untuk digunakan, yang mengakibatkan terjadinya arus pendek,
- 4) Tabrakan kapal yang dapat mengeluarkan bahan bakar kapal tersebut keluar,dan mungkin saja dapat mengakibatkan kebakaran kapal,

---

<sup>69</sup> Benny Agus Setiono, 2010, *Op.Cit.* Hal: 74

<sup>70</sup> William Andre, 2017, *Op.Cit.*, Hal: 119

5) Lubang buang (scuppers) tidak dimatikan pada waktu bongkar/muat dan bahan nya yang mudah terbakar.

Terjadinya kasus kebakaran kapal di Indonesia yang menimpa kapal KMP. Laut Teduh 2 pada 28 Januari 2011 pukul 04.00 WIB yang sedang berlayar dari Merak menuju Bakauheni. Kapal KMP. Laut Teduh 2 adalah sebuah kapal Ferry Ro-Ro berukuran 4216 GT berbendera Indonesia pengangkut kendaraan & penumpang untuk lintas penyeberangan.<sup>71</sup>

Dari analisis KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) terhadap seluruh barang bukti dan informasi yang didapatkannya, berkesimpulan bahwa kebakaran berawal dari satu kendaraan bus yang berada di car deck bawah. Diperkirakan api dipicu dari sistem kelistrikan dari kendaraan bus tersebut yang mesin dan AC dalam keadaan hidup dan selanjutnya apinya menyambar ke bagian lain kendaraan tersebut kemudian menjalar kesekitarnya yang berakibat fatal terbakarnya kapal.<sup>72</sup>

Akibat kebakaran kapal ini mengakibatkan 27 orang penumpang meninggal (14 orang meninggal karena tenggelam dan 13 orang karena terbakar), 22 luka berat, 241 luka ringan, 164 selamat tidak mengalami cedera dan kapal dinyatakan total loss.

---

<sup>71</sup> Rudiyanto, 2014, *Op.Cit.* Hal: 7

<sup>72</sup> *Ibid*



Dari pemeriksaan ulang terakhir, jumlah korban selamat tercatat sebanyak 427 (empat ratus dua puluh tujuh) orang.<sup>73</sup>

### c. Tubrukan

Kejadian tubrukan kapal sering kali terjadi pada saat pelayaran, tubrukan yang terjadi oleh sebuah kapal dapat terjadi antara kapal dengan kapal dan kapal dengan benda keras yang dapat membahayakan kegiatan pelayaran. Ada beberapa pengertian mengenai Tubrukan kapal, suatu tubrukan kapal dapat diartikan sebagai suatu bencana laut yang menjadi sumber dari kerugian-kerugian yang timbul pada salah satu pihak atau kedua belah pihak. Dan akibat-akibat hukum yang timbul dari peristiwa tubrukan kapal itu harus diatur dalam Undang-Undang. Untuk itulah bab VI, buku kedua KUHD dibuat.<sup>74</sup>

Pengertian yang lain mengenai tubrukan kapal juga terdapat dalam pasal 544 dan 544-a, yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Apabila sebuah kapal, sebagai akibat dari caranya berlayar atau karena tidak memenuhi suatu ketentuan Undang-Undang, sehingga menimbulkan kerugian pada kapal lain, barang-barang atau orang yang ada di kapal tersebut, maka peristiwa tersebut termasuk dalam pengertian tubrukan kapal (pasal 544). Disini tidak terjadi tabrakan atau singgungan antara kapal yang satu dengan lainnya,

---

<sup>73</sup> Rudiyanto, 2014, *Op.Cit.* Hal: 10

<sup>74</sup> William Andre, 2017, *Op.Cit.* Hal: 121

meskipun begitu peristiwa ini dimasukkan dalam pengertian tubrukan kapal.

- 2) Jika sebuah kapal menabrak benda lain yang bukan kapal, baik yang berupa benda tetap maupun bergerak, misalnya: pangkalan laut atau dermaga, lentera laut, rambu-rambu laut (baken) dan lain-lain, maka peristiwa tabrakan antara kapal dengan benda lain yang bukan kapal tersebut dapat disebut tabrakan kapal (pasal 544-a).<sup>75</sup>

Tubrukan yang terjadi antara kapal dengan kapal, biasanya disebabkan oleh perubahan haluan yang dilakukan oleh sebuah kapal yang mengakibatkan terambilnya jalur pelayaran kapal yang lainnya. Dan biasanya kejadian tubrukan kapal terjadi dikarenakan kurangnya komunikasi yang dilakukan antar nahkoda kapal, sehingga terjadi tubrukan kapal.<sup>76</sup>

Ataupun kejadian tubrukan kapal terjadi karena penyalahgunaan kekuasaan oleh Nahkoda. Sang Nahkoda dengan sengaja tidak memperhatikan peraturan-peraturan dalam mengemudikan kapal. Padahal, Undang-Undang telah memberikan kekuasaan begitu besar kepada seorang Nahkoda, namun demikian Undang-Undang juga memberikan acaman pidana dan denda keperdataan serta

---

<sup>75</sup> William Andre, 2017, *Op.Cit*, Hal: 121

<sup>76</sup> *Ibid*

tindakan disipliner terhadap nahkoda, apabila Nahkoda tersebut menyalahgunakan kekuasaannya. Bagi Nahkoda yang bertindak buruk terhadap kapal yang dikemudikannya dengan putusan Mahkamah Pelayaran Indonesia, wewenang dari Nahkoda tersebut untuk mengemudikan kapal dicabut selama jangka waktu maksimal 2 (dua) tahun.<sup>77</sup>

Pada tanggal 26 September 2003 sekitar jam 08.05 WIB telah terjadi kecelakaan Kapal Laut di alur pelayaran barat Surabaya, Jawa Timur. Kapal Motor berbendera Taiwan MV Uni Chart yang akan keluar dari Dermaga Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Perak dengan tujuan Hongkong menabrak Kapal Motor berbendera Indonesia Mandiri Nusantara dari Balikpapan yang akan menuju dermaga Tanjung Perak.<sup>78</sup>

Komite Nasional Keselamatan Transportasi mengambil kesimpulan penyebab tubrukan adalah kesalahan operasional pemanduan terutama pada MV Uni Chart, demikian juga pelayaran KM Mandiri Nusantara masuk alur pelayaran tanpa pandu di daerah wajib pandu. MV Uni Chart dan KM Mandiri Nusantara secara bersamaan berlayar dialur sempit di sebelah barat Buoy No.8 dengan arah arus masuk 180° dan kecepatan 3 knot,

---

<sup>77</sup> William Andre, 2017, *Op.Cit*, Hal: 123

<sup>78</sup> KNKT, 2003, *Tubrukan Kapal antara Uni Chart dengan KM Mandiri Nusantara*, Komite Nasional Keselamatan Transportasi Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Hal: 3

direncanakan akan berpapasan kanan-kanan. Pada saat berpapasan itulah MV Uni Chart secara tiba-tiba merubah haluan kekanan dan akibatnya menubruk Km Mandiri Nusantara di lambung bagian kanan Tubrukan tersebut terjadi pada alur sempit di dekat Buoy No. 8 disebelah timur dari gosong kedangkalan.<sup>79</sup>

Peristiwa ini mengakibatkan 3 orang tewas dan 16 lainnya luka berat dan ringan serta merobek lambung kanan kapal Mandiri Nusantara dengan ukuran + (18 x 7,5) meter, sedangkan MV Uni Chart hanya mengalami kerusakan di bagian lambung kapal dan tidak ada korban.<sup>80</sup>

#### **d. Kandas**

Kapal yang mengalami kandas biasanya disebabkan oleh nahkoda kapal yang terlalu memaksakan melewati perairan dengan keadaan air yang sedang surut.<sup>81</sup>

Seperti yang terjadi pada KM Titian Nusantara yang mengalami kandas di Muara Jungkat pada tanggal 06 Juni 2016 pukul 23.37 WIB. Sang Nahkoda dari KM Titian Nusantara memkasakan kapalnya untuk keluar dari Pelabuhan Dwikora Pontianak melewati Muara Jungkat yang keadaan air pada saat itu

---

<sup>79</sup> KNKT, 2003, *Op.Cit*, Hal: 3

<sup>80</sup> *Ibid*

<sup>81</sup> William Andre, 2017, *Op.Cit*, Hal:122

sedang surut. Akibatnya KM Titian Nusantara mengalami kandas.<sup>82</sup>

Kandasnya sebuah kapal dapat juga disebabkan oleh menabrak sebuah gundukan yang berada didasar laut. Maka dari itu peran penting seorang Nahkoda sangat berpengaruh, Nahkoda harus memperhatikan keadaan permukaan air pada saat pelayaran untuk menghindari kandas. Nahkoda harus menghindari permukaan air yang sedang surut dan juga harus memperhatikan apakah didalam permukaan air tersebut atau didasar air laut terdapat gundukan apa tidak yang dapat menyebabkan sebuah kapal kandas.<sup>83</sup>

## **2. Pihak-Pihak yang Bertanggung Jawab Bila Terjadi Kecelakaan Angkutan Laut**

Sesuai dengan pasal 40 Ayat 1 dan 2 UU No. 17 Th. 2008 Tentang Pelayaran pada dasarnya perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.<sup>84</sup>

Tanggung jawab yang tertuang dalam pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 tersebut kembali diperjelas kedalam pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 yang menentukan sebagai berikut:

---

<sup>82</sup> William Andre, 2017, *Op.Cit*, Hal.122

<sup>83</sup> *Ibid* Hal.124

<sup>84</sup> Anantyo Sendy, 2012, *Op.Cit*, Hal: 4

1. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau kerugian pihak ketiga.<sup>85</sup>

2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan ketentuan pasal 41 ayat (3) dapat diperoleh bahwa atas tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada pasal 41 (1) UU No. 17 Tahun 2008, yaitu akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut. Apabila perusahaan pengangkutan tidak melaksanakan ketentuan pasal 41 ayat (3) di atas, dapat dijatuhkan sanksi yang ditentukan sesuai dengan Pasal 292 UU No. 17 tahun 2008.<sup>86</sup>

---

<sup>85</sup> Anantyo Sendy, 2012, *Op.Cit*, Hal: 4

<sup>86</sup> *Ibid*

Jika berbicara mengenai kecelakaan, terdapat pihak yang dirugikan akibat kecelakaan dan pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan tersebut. Kerugian yang ditimbulkan dapat kerugian materiil dan kerugian immateriil. Kerugian materiil dan immateriil biasanya ditujukan pada benda yang terangkut dalam sebuah kapal.<sup>87</sup>

Yang dimaksudkan dengan kerugian immateriil dapat berupa trauma yang ditimbulkan dari kecelakaan tersebut, timbulnya luka-luka yang disebabkan oleh kecelakaan, serta hilangnya nyawa penumpang yang disebabkan oleh kecelakaan tersebut. Sedangkan untuk kerugian material yang ditimbulkan bagi manusia, kerugian materiil ialah kerugian yang sebabkan oleh sebuah kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya barang atau rusaknya barang dari penumpang tersebut, sehingga menimbulkan kerugian dari segi materi.<sup>88</sup>

#### **a) Perusahaan pengangkutan**

Perusahaan pengangkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama pengangkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan yang dimaksud dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan (pasal 38 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008). Perusahaan pengangkutan di perairan

---

<sup>87</sup> Ida Bagus Wisnu, 2016, *Op.Cit*, Hal: 19

<sup>88</sup> *Ibid*

bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Perusahaan tersebut bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.<sup>89</sup>

Mengenai kerugian yang timbulkan oleh sebuah kecelakaan, harus ada yang bertanggung jawab atas kerugian tersebut. Mengenai tanggung jawab tersebut sudah dituliskan dalam pasal 40 sampai pasal 43 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Dalam pasal 40 tertulis bahwa: “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.”<sup>90</sup>

Ini berarti bahwa setiap kejadian yang bersangkutan dengan kapal, itu adalah tanggung jawab perusahaan kapal. Terlebih Nakhoda dan awak kapal. Dan juga dijelaskan pada pasal 41 tanggung jawab yang dimaksudkan jika di timbulkan akibat dari kematian dan luka-luka penumpang yang diangkut, musnah atau hilangnya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan penumpang, dan kerugian pihak ketiga.<sup>91</sup>

---

<sup>89</sup> Ida Bagus Wisnu, 2016, *Op.Cit*, Hal: 19

<sup>90</sup> *Ibid.*, Hal: 20

<sup>91</sup> *Ibid.*, Hal: 21



**b) Nahkoda dan Awak Kapal.**

Selain perusahaan kapal, dijelaskan pada pasal 341 KUHD ditegaskan bahwa nahkoda itu memimpin kapal. Penegasan ini membawa konsekuensi bahwa nahkoda itu harus bertanggung jawab atas keselamatan kapal dan segala sesuatu yang terdapat didalamnya.<sup>92</sup>

Pada pasal 321 ayat (1) KUHD menetapkan bahwa pengusaha kapal *terikat* oleh segala perbuatan hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya, dalam kedudukan dan lingkungan kekuasaan mereka. Sedangkan pengusaha kapal *bertanggungjawab* untuk segala kerugian yang diterbitkan pada pihak ketiga, oleh suatu perbuatan melanggar hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapalnya atau yang melakukan sesuatu pekerjaan dikapal guna kepentingan kapal dan muatannya, asal perbuatan melanggar hukum itu dilakukan dalam rangka dan pada waktu mereka menjalankan tugas mereka. Jadi, kalau perbuatan yang dilakukan oleh buruh kapal itu suatu perbuatan hukum, maka pengusaha kapal itu terikat, artinya pengusaha kapal harus melaksanakan pekerjaan sebagai akibat adanya perbuatan hukum tersebut.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> Ida Bagus Wisnu, 2016, *Op.Cit*, Hal: 21

<sup>93</sup> *Ibid*, Hal: 22

Sebagai contoh seorang Nahkoda, karena Nahkoda adalah buruh utama pengusaha kapal (pasal 399 KUHD), maka segala perbuatannya menjadi tanggung jawab pengusaha kapal, asal segala perbuatannya itu dilakukan dalam jabatannya atau dalam waktu mereka menjalankan pekerjaan itu. Kalau seorang nahkoda berbuat diluar wewenangnya, maka menurut pasal 373 KUHD nahkoda sendirilah yang bertanggung jawab.<sup>94</sup>

**c) Asuransi**

Bentuk pertanggung jawaban bila terjadi kecelakaan kapal bagi penumpang yang mengalami cedera akan mendapatkan asuransi, yang dimana asuransi dalam bahasa Belanda disebut *verzekering* yang berarti pertanggungan atau asuransi dan dalam bahasa Inggris disebut *Insurance*. Ada 2 (dua) pihak yang terlibat dalam Asuransi, yaitu pihak penanggung sebagai pihak yang sanggup menjamin serta menanggung pihak lain yang akan mendapat suatu penggantian kerugian yang mungkin akan dideritanya sebagai suatu akibat dari suatu peristiwa yang belum tentu terjadi dan pihak tertanggung akan menerima ganti kerugian, yang mana pihak tertanggung diwajibkan membayar sejumlah uang kepada pihak penanggung.<sup>95</sup>

---

<sup>94</sup> Ida Bagus Wisnu, 2016, *Op.Cit*, Hal: 22

<sup>95</sup> William Andre, 2017, *Op.Cit*, Hal: 54

Subekti, dalam bukunya memberikan definisi mengenai asuransi yaitu, Asuransi atau pertanggungan sebagai suatu perjanjian yang termasuk dalam golongan perjanjian untung – untungan (kansovereenkomst). Suatu perjanjian untung-untungan ialah suatu perjanjian yang dengan sengaja digantungkan pada suatu kejadian yang belum tentu terjadi, kejadian mana akan menentukan untung ruginya salah satu pihak.<sup>96</sup>

Dalam asuransi laut, yang mengenai asuransi untuk melindungi korban kecelakaan atau kecelakaan orang terdapat pada *Protection and Indemnity*. Pada jenis asuransi tersebut para pihak ataupun korban kecelakaan kapal wajib mendapatkan asuransi dari terjadinya kecelakaan kapal tertentu. Sumber asuransi tersebut berasal dari tiket yang sudah diterima oleh para penumpang. Masalah asuransi laut diatur dalam bab XI buku II Wetboek Van Koophander (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) dan disebut sebagai jaminan terhadap bahaya laut atau bahaya yang timbul akibat terbudakan. Hal ini belakangan dimasukkan kedalam Undang-Undang karena sejak dahulu sudah biasa timbul dilaut sebagai akibat adanya pembajakan.<sup>97</sup>

Adapun yang diatur dalam bab IX buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bukan hanya masalah asuransi terhadap bahaya yang timbul dilaut, melainkan juga asuransi

---

<sup>96</sup> William Andre, 2017, *Op.Cit*, Hal: 54

<sup>97</sup> *Ibid*, Hal: 55

yang timbul disungai-sungai dan didarat. Dengan perkataan lain yang dijamin adalah juga bahaya yang timbul disungai dan didarat sebagai satu peristiwa yang bersambung. Jadi asuransi laut itu meliputi jaminan bahaya dalam soal pengangkutan sebagai keseluruhan. Tetapi selain adanya asuransi, para korban kecelakaan kapal juga mendapatkan bantuan yang biasa disebut dengan santunan. Yang dimaksud dengan santunan itu sendiri adalah sebagai uang pengganti kerugian yang diberikan kepada korban ataupun keluarga korban yang disebabkan oleh kecelakaan, kematian, dan sebagainya.<sup>98</sup>

### **3. Prinsip Pertanggung Jawaban Jika Terjadi Kecelakaan Angkutan Laut**

Prinsip-prinsip tanggung jawab perusahaan pengangkut yang diatur dalam UU Pelayaran yang terdapat pada pasal 40 dan pasal 41 tersebut menyebutkan bahwa perusahaan angkutan menggunakan prinsip tanggung jawab pengangkut mutlak dan prinsip tanggung jawab praduga bersalah.<sup>99</sup>

#### **a. Prinsip Tanggung Jawab Praduga Bersalah (Presumption of Liability).**

Menurut prinsip ini, ditekankan bahwa selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul pada pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut

---

<sup>98</sup> William Andre, 2017, *Op.Cit*, Hal: 55

<sup>99</sup> Ida Bagus Wisnu, 2016, *Op.Cit*, Hal: 31

dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada pengangkut.

Hal ini diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang - undang tentang masing - masing angkutan.<sup>100</sup>

b. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Mutlak (Absolut Liability).

Pada prinsip ini, titik beratnya adalah pada penyebabnya bukan kesalahannya. Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam angkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada atau tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu, prinsip ini dapat dirumuskan dengan pernyataan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan angkutan ini.

---

<sup>100</sup> Ida Bagus Wisnu, 2016, *Op.Cit*, Hal: 31

Dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu di bebani dengan resiko yang terlalu berat. Akan tetapi tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Para pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan.<sup>101</sup>

### **C. Perlindungan Konsumen Akibat Terjadinya Kecelakaan**

#### **1. Pengertian Perlindungan Hukum Konsumen**

Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum atau dengan kata lain perlindungan hukum adalah sebagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak hukum untuk meberikan rasa aman, baik

---

<sup>101</sup> Ida Bagus Wisnu, 2016, *Op.Cit*, Hal: 31

secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun.<sup>102</sup>

UU No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen dalam pasal 1 ayat (2) menentukan bahwa konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.<sup>103</sup>

## **2. Perlindungan Hukum Konsumen di Bidang Transportasi Laut**

Dibidang transportasi laut telah ada beberapa peraturan perundangan yang bertujuan melindungi konsumen antara lain antara lain UU No.21 tahun 1992 tentang Pelayaran, Kitab-Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Kitab Undang-Undang hukum perdata (KUHper), Konvensi-Konvensi Internasional yang sudah diratifikasi dan peraturan-peraturan pelaksana lainnya, seperti Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri, Surat Keputusan Direksi, dan sebagainya.<sup>104</sup>

Terdapatnya sumber-sumber formal aturan hukum yang bertujuan melindungi konsumen di bidang transportasi laut menunjukkan adanya perlindungan hukum secara normatif. Perlindungan hukum secara normatif artinya perlindungan hukum yang didasarkan pada ada tidaknya norma-norma hukum yang dapat

---

<sup>102</sup>Satjipto Raharjo, 1993, penyelenggaraan keadilan dalam masyarakat yang sedang berubah, Jurnal Masalah Hukum, Edisi 10, Hal 74

<sup>103</sup> Suharto Bowo Rakhmat, 2008, Perlindungan Hukum Konsumen Penumpang Kapal Laut, Jurnal Hukum, Vol 18, No. 2, Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung, Hal: 289

<sup>104</sup> Suharto Bowo Rakhmat, 2008, *Op.Cit*, Hal: 290

dijadikan dasar konsumen untuk melindungi hak-hak dan kepentingan-kepentingannya dalam mengkonsumsi barang dan / atau jasa yang dihasilkan oleh pelaku usaha. Dengan adanya aturan-aturan atau norma-norma hukum tersebut, maka akan tercipta kepastian hukum bagi konsumen terutama terhadap hak-hak dan kepentingan-kepentingan konsumen yang harus dilindungi. Ketika konsumen mendapatkan permasalahan dan / atau mungkin kerugian yang diderita akibat mengkonsumsi barang dan / atau jasa yang diproduksi oleh pelaku usaha, konsumen akan dengan mudah berlindung di balik norma-norma atau aturan-aturan hukum tersebut sebagai sarana perlindungan dirinya. Pasal 1 butir 1 UUPK menentukan bahwa perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen.

105

Berdasarkan hasil inventarisasi peraturan perundang-undangan di bidang transportasi laut, baik yang bersifat hukum publik (maritim) maupun hukum keperdataan (maritim), dapat dikatakan bahwa secara normatif (*law in the book*) konsumen transportasi laut cukup mendapatkan perlindungan hukum. Artinya Peraturan perundang-undangan yang menjadi sumber formal perlindungan hukum konsumen transportasi laut sudah cukup memadai. Sumber-sumber formal Peraturan itu antara lain UU No. 8 tahun 1999 tentang

---

<sup>105</sup>Suharto Bowo Rakhmat, 2008, Op.Cit, Hal: 294



Perlindungan Konsumen, UU No 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, KUHPPerdata, KUHD, Konvensi-Konvensi Internasional, Undang-Undang lain yang terkait, beberapa Peraturan pemerintah, keputusan-keputusan menteri dan aturan-aturan pelaksana lainnya.

Sumber-sumber aturan hukum formal di bidang transportasi laut yang dapat dijadikan dasar perlindungan hukum konsumen dapat disekemakanseperti pada gambar berikut ini:<sup>106</sup>

### 3. Hak Konsumen di Bidang Transportasi

Hak dan kewajiban konsumen diatur dalam Undang-undang nomor 8 tahun 1999 Pasal 4 dan Pasal 5 tentang hak dan kewajiban konsumen.<sup>107</sup>

Namun secara umum dikenal empat hak dasar konsumen, yaitu:<sup>108</sup>

- a. Hak untuk mendapatkan keamanan (the right of safety)
- b. Hak untuk mendapatkan informasi (The right to be informed)
- c. Hak Untuk Memilih (The right to Chose)
- d. Hak untuk di dengar (The right to be heard)

Empat hak dasar ini diakui secara intenasional. Dalam perkembangannya organisai-organisasi konsumen yang tergabung dalam IOCU (Internasional Organization of Consumers Union) menambahkan lagi beberapa hak seperti hak mendapatkan pendidikan

---

<sup>106</sup> Suharto Bowo Rakhmat, 2008, Op.Cit, Hal: 295

<sup>107</sup> Undang-undang No 8 Tahun 1999 *Tentang Perlindungan Konsumen*, Pasal 4 dan 5

<sup>108</sup> Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan konsumen*. Jakarta. Penerbit sinar grafika.  
Hal: 31

konsumen, hak mendapatkan ganti rugi dan hak mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan juga sehat.<sup>109</sup>

Dalam Pasal 4 Undang-undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen disebutkan hak dan kewajiban konsumen yaitu sebagai berikut:<sup>110</sup>

- a. Hak untuk mendapatkan keamanan, ketenangan, keselamatan dalam mengkonsumsi dan menikmati barang dan jasa
- b. Hak untuk memilih barang dan jasa yang diinginkan dan sesuai dengan jaminan yang dijanjikan terhadap barang tersebut.
- c. Hak untuk mendapatkan informasi yang benar mengenai kondisi dan jaminan barang dan jasa yang dijanjikan
- d. Hak untuk didengarkan keluhannya atas barang dan jasa yang dikonsumsi dan digunakan
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara layak
- f. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen dalam menikmati barang dan jasa
- g. Hak untuk dilayani secara benar dan jujur tanpa adanya pembedaan suku, ras, agama dalam mendapatkan barang dan jasa
- h. Hak untuk mendapatkan ganti rugi jika barang dan jasa yang diterima tidak sesuai dengan yang dijanjikan

---

<sup>109</sup> Celina Tri Siwi Kristiyanti, Op.Cit. hal.31

<sup>110</sup> *Ibid*

- i. Hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yang lain.

## **D. Tinjauan Tentang Koperasi**

### **1. Definisi Koperasi**

Koperasi secara etimologi berasal dari kata *cooperation*, terdiri dari kata *co* yang artinya bersama dan *operation* yang artinya bekerja atau berusaha. Jadi kata *cooperation* dapat diartikan bekerja bersama-sama atau usaha bersama untuk kepentingan bersama. Secara umum koperasi dipahami sebagai perkumpulan orang yang secara sukarela mempersatukan diri untuk memperjuangkan peningkatan kesejahteraan ekonomi mereka, melalui pembentukan sebuah perusahaan yang dikelola secara demokratis.<sup>111</sup>

Definisi koperasi di Indonesia termuat dalam UU No. 25 tahun 1992 tentang Perkoperasian yang menyebutkan bahwa koperasi adalah badan usaha yang beranggotakan orang-orang atau badan hukum koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip koperasi, sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasarkan asas kekeluargaan.<sup>112</sup>

### **2. Tujuan, Fungsi dan Peran Koperasi Indonesia**

Dalam Bab II, Bagian Kedua, Pasal (3) UU No.25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian, tertuang tujuan koperasi Indonesia seperti berikut:  
“Memajukan kesejahteraan anggota pada khususnya dan masyarakat pada

---

<sup>111</sup> Hendar, 2010, Manajemen Perusahaan Koperasi, PT. Gelora Aksara Utama, cet. 14, hlm 2

<sup>112</sup> Indonesia, Undang-Undang No. 25 tahun 1992 tentang Perkoperasian, pasal 1

umumnya serta ikut membangun tatanan perekonomian nasional dalam rangka mewujudkan masyarakat yang maju, adil, dan makmur berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945".<sup>113</sup>

Sedangkan di dalam Pasal (4) UU No.25 Tahun 1992, diuraikan fungsi dan peran koperasi Indonesia seperti berikut: <sup>114</sup>

- a. Membangun dan mengembangkan potensi dan kemampuan ekonomi anggota pada khususnya dan masyarakat pada umumnya untuk meningkatkan kesejahteraan ekonomi dan sosialnya.
- b. Berperan serta secara aktif dalam upaya mempertinggi kualitas kehidupan manusia dan masyarakat.
- c. Memperkokoh perekonomian rakyat sebagai dasar kekuatan dan ketahanan perekonomian nasional dengan koperasi sebagai sokogurunya.
- d. Berusaha untuk mewujudkan dan mengembangkan perekonomian nasional yang merupakan usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan dan demokrasi ekonomi.

### **3. Prinsip Koperasi Indonesia**

Dalam Bab III, Bagian Kedua, Pasal (5) UU No.25 Tahun 1992 diuraikan bahwa:

- a. Koperasi melaksanakan prinsip Koperasi sebagai berikut:
  - 1) keanggotaan bersifat sukarela dan terbuka;

---

<sup>113</sup> *Ibid*, pasal 3

<sup>114</sup> *Ibid*, pasal 4

- 2) pengelolaan dilakukan secara demokratis;
- 3) Pembagian sisa hasil usaha dilakukan secara adil sebanding dengan besarnya jasa usaha masing-masing anggota;
- 4) pemberian balas jasa yang terbatas terhadap modal;
- 5) kemandirian.

b. Dalam mengembangkan Koperasi, maka Koperasi melaksanakan pula prinsip Koperasi sebagai berikut:

- 1) pendidikan perkoperasian
- 2) kerja sama koperasi

Dalam Penjelasan dari Pasal (5) UU No.25 Tahun 1992 tersebut, diuraikan bahwa prinsip koperasi adalah merupakan satu kesatuan dan tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan berkoperasi. Prinsip koperasi ini merupakan esensi dari dasar kerja koperasi sebagai badan usaha dan merupakan ciri khas serta jati diri koperasi.

#### **4. Jenis-Jenis Koperasi**

Pasal 16 UU No 25 tahun 1992 tentang perkoperasian menjelaskan bahwa jenis koperasi didasarkan pada kesamaan dan kepentingan ekonomi anggotanya. Dalam penjelasan pasal tersebut diuraikan jenis koperasi adalah koperasi Simpan Pinjam, Koperasi Konsumen, Koperasi Produsen, Koperasi Pemasaran, dan Koperasi Jasa.<sup>115</sup> Secara garis besar koperasi yang ada dapat dibagi menjadi 5 golongan yaitu :

- a. Koperasi konsumsi

---

<sup>115</sup> Indonesia, Undang-Undang No. 25 tahun 1992 tentang Perkoperasian

Koperasi konsumsi ialah koperasi yang anggota-anggotanya terdiri dari tiap-tiap orang yang mempunyai kepentingan langsung dalam lapangan konsumsi. Tujuan koperasi konsumsi adalah agar anggota dapat membeli barang-barang konsumsi dengan kualitas yang baik dan harga layak. Untuk melayani anggota-anggotanya, maka koperasi konsumsi mengadakan usaha-usaha yaitu membeli barang-barang konsumsi keperluan sehari-hari dalam jumlah yang besar sesuai dengan kebutuhan anggota, menyalurkan barang-barang konsumsi kepada para anggota dengan harga yang layak dan membuat sendiri barang-barang konsumsi untuk keperluan anggota. Barang konsumsi yang disediakan koperasi adalah barang-barang yang dibutuhkan setiap hari seperti barang-barang pangan, barang-barang sandang dan barang-barang pembantu keperluan sehari-hari.

b. Koperasi kredit (Koperasi Simpan Pinjam)

Koperasi kredit atau koperasi simpan pinjam merupakan koperasi yang bergerak dalam lapangan usaha pembentukan modal melalui tabungan-tabungan para anggota secara teratur dan terus menerus untuk kemudian dipinjamkan kembali kepada para anggota dengan cara mudah, murah, cepat dan tepat untuk tujuan produktif dan kesejahteraannya. Sesuai dengan undang-undang koperasi No.25 Tahun 1992 Bab IV, pasal 44 tentang lapangan usaha disebut bahwa koperasi dapat menghimpun dana dan menyalurkan melalui kegiatan simpan

pinjam dari dan untuk anggota koperasi yang bersangkutan , koperasi lain atau atau anggotanya.

c. Koperasi Produksi

Koperasi produksi adalah koperasi yang bergerak didalam kegiatan ekonomi pembuatan dan penjualan barang-barang baik yang dilakukan oleh koperasi sebagai organisasi maupun anggota-anggota koperasi. Anggota-anggot koperasi terdiri dari orang-orang mampu menghasilkan suatu barang dan jasa.

d. Koperasi Jasa

Koperasi jasa adalah koperasi yang aktifitasnya bergerak dibidang penyediaan jasa tertentu bagi para anggota maupun masyarakat umum Contohnya koperasi angkutan, koperasi jasa audit, koperasi perencanaan dan konstuksi bangunan.

e. Koperasi Serba Usaha

Koperasi serba usaha merupakan koperasi yang jenis usahanya memiliki kegiatan lebih dari suatu macam, misalnya koperasi yang melakukan kegiatan produksi dan konsumen. Intinya kegiatan koperasi serba usaha ini memiliki aktifitas lebih dari suatu macam kegiatan dari keempat lapangan jenis usaha koperasi yang dikemukakan diatas.